Рекомендуемая цена: 499 р.

СОБЕРИТЕ ВАЗ-2101

«Жигули»

ВСЯ ИСТОРИЯ САМОЙ ЛЮБИМОЙ СОВЕТСКОЙ МАШИНЫ

СБОРКА МОДЕЛИ

№ 50

ДОЛГАЯ ЖИЗНЬ ШЕСТОЙ МОДЕЛИ

МЕТАЛЛИЧЕСКАЯ МОДЕЛЬ В МАСШТАБЕ 1:8

ПЕРИОДИЧЕСКОЕ ИЗДАНИЕ

ISSN 2618-7248

9 772618 724302 00050

hachette

16+ КОЛЛЕКЦИЯ ДЛЯ ВЗРОСЛЫХ

КУПИТЕ ВСЕ ВЫПУСКИ И СОБЕРИТЕ МОДЕЛЬ ВАЗ-2101

Соберите ВАЗ-2101 «Жигули» 16+
Выпуск 50, 2019

РОССИЯ
Учредитель: ООО «Бауэр Медиа»
Главный редактор: Фрид Мария Александровна
Адрес учредителя, редакции: 127015, г. Москва, ул. Вятская, 49, стр. 2
Издатель: ООО «Ашет Коллекция»
Адрес издателя:
127015, Москва, ул. Вятская, д. 49, стр. 2
Адрес для писем: 127220, Москва, а/я 40
Отдел обслуживания клиентов:
8 – 800 – 200 – 72 – 12
По техническим вопросам обращайтесь по адресу:
info@hachette-kollektsia.ru
Федеральная служба по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций
Свидетельство ПИ № ФС 77 – 70621 от 03.08.2017 г.
Распространение: ООО «ТДС»
E-mail: tds@bauermedia.ru

БЕЛАРУСЬ
Импортер в Беларусь: ООО «Росчерк», г. Минск, ул. Сурганова, 57 Б, офис 123.
Тел.+ 375-17-331-94-27 (41).

КАЗАХСТАН
Распространение: ТОО «КазПресс»
Республика Казахстан, г. Алматы
Тел.: (+7 727) 250-21-64

УКРАИНА
Учредитель и издатель:
ООО «Ашетт Коллексьон Україна»
Юридический адрес:
ул. Шелковичная, д. 42-44, оф. 15 В
г. Киев, 01601
Распространение:
ООО «Эдипресс Украина»
ул. Димитрова, 5, корп. 10а,
г. Киев, 03680
тел.: (+380 44) 498-98-83

Отпечатано в типографии:
LSC COMMUNICATIONS
Ul. Bema 2 C
27200 Starachowice
POLAND

Тираж: 7 500 экз.
Цена: 499 р.

Издатель оставляет за собой право увеличить рекомендуемую цену выпусков.
Редакция оставляет за собой право изменять последовательность номеров и их содержание.
Периодическое издание.

В каждом номере журнала часть модели и инструкция по сборке. Не продавать отдельно. Коллекция для взрослых. Содержит мелкие детали. Режущие края. Модель для сборки. Продукт предназначен для конструкторов-моделистов, не является игрушкой. Фотографии не служат для точного описания товара.

© 2019 Hachette Collections, France
© 2019 Ашет Коллекция
© 2019 Ашетт Коллексьон Україна

Воспроизведение материалов в любом виде, полностью или частями, запрещено.
Все права защищены.

Подписано в печать: 30.05.2019.
Дата выхода в свет: 15.08.2019.

Фотографии и иллюстрации:
Стр. 6 © Fortepan/Wikimedia Commons; Стр. 7 (вверху) © Александр Земляникин/Wikimedia Commons; Стр. 7 (в середине) © TASS; Стр. 7 (внизу) © Eric Marshall/Wikimedia Commons; Стр. 8 (вверху) © Luigi Torreggiani/Due mondi. Стр. 8 (внизу) © Bull-Doser/Wikimedia Commons; Стр. 9 © фотобанк Лори; Стр. 10 (вверху), 11 (внизу справа) © частная коллекция; Стр. 10 (внизу) © Dreamstime; Стр. 11 (слева) © Alexander Migl/Wikimedia Commons; Стр. 11 (вверху)/Wikimedia Commons.

ВАЗ-2101 «Жигули»

СБОРКА МОДЕЛИ

Установка рычага переключения передач

«ЖИГУЛИ»: КУЛЬТОВАЯ МАРКА

Долгая жизнь шестой модели

МИРОВАЯ АВТОМОБИЛЬНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ

«Порше 911»: элегантный и стремительный

Узнайте больше о коллекции на сайте:
www.vaz2101-collection.ru

Установка рычага переключения передач

Соберите из полученных с этим номером деталей рычаг переключения передач и установите его на вашу модель ВАЗ-2101.

- 50A Рычаг переключения передач
- 50B Головка рычага переключения передач
- 50C Наружный чехол рычага переключения передач

Схема сборки

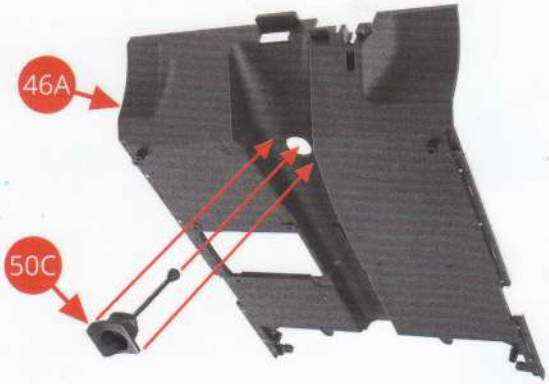
1

Вставьте до упора рычаг переключения передач 50A в наружный чехол 50C и закрепите на его конце головку рычага переключения передач 50B.

2

Так выглядит собранный рычаг переключения передач, готовый к установке в вашу модель ВАЗ-2101.

3

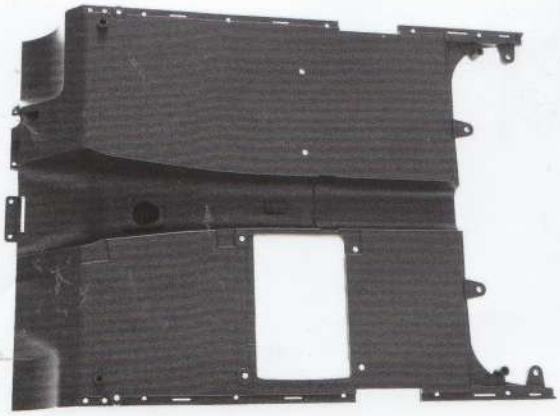


Вставьте наружный чехол рычага переключения передач 50C снизу в отверстие панели внутреннего пола 46A.

4

Так выглядит сверху собранный рычаг переключения передач, вставленный в панель внутреннего пола 46A.

Вид узлов после сборки



Отложите оставшиеся детали и винты для последующих этапов сборки.

Долгая жизнь шестой модели

Выпуск «шестерки» завершился в 2006 году. За 30 лет на разных заводах было собрано свыше 4,3 млн автомобилей этой марки.

Картежное прозвище

Самое распространенное прозвище ВАЗ-2106 – «шаха». Так картежники на своем жаргоне называют шестерку треф. Впрочем, вряд ли большинство советских граждан подозревало, что кроется под словом «шаха», хотя и отождествляло его однозначно именно с автомобилем ВАЗ-2106.

В целом популярность «Жигулей» была выше, чем у «Москвича», а ВАЗ-2106 стал популярнее, чем «Москвич-2140». Дело в том, что эти автомобили выпускались в несопоставимых количествах: «Жигулей» было не просто больше – их было гораздо больше. Больше было и запчастей, и станций технического обслуживания. Помимо прочего, на ВАЗе качество сборки «Жигулей» в кризисный период дольше оставалось более или менее сносным. Да и выпускался ВАЗ-2106 на 20 лет дольше «Москвича-2140», поэтому «шестерки» и по сей день еще можно увидеть на улицах и дорогах.

В городе и на трассе

Интересно сравнить объективные характеристики этих популярных автомобилей. Безусловно, внешний вид и комфорт интерьера – важные составляющие потребительских свойств, но автомобиль в первую очередь создан для того, чтобы ездить. Как же ведут себя на дороге ВАЗ-2106 и «Москвич-2140»?

Автомобиль ВАЗ-2106 на улице Будапешта. 1977 год.

Имеющий лучшую тягу на низких оборотах уфимский мотор был предпочтительнее в городском цикле, но «Москвич» губили отвратительная избирательность и огромные ходы коробки передач. Недаром на гоночные и ралийные автомобили этой марки часто ставили коробку передач от «Жигулей». Нет на «Москвиче» и подстраховки от случайного включения задней передачи в движении, что особенно актуально для начинающих водителей.

Автомобиль ВАЗ-2106 с верхним багажником на улице Ульяновска. 2009 год.

На трассе лидировали «Жигули», сказывался лучший подбор передаточных чисел в коробке. Впрочем, на скоростях свыше 100 км/ч на обеих машинах становилось неуютно из-за рева трансмиссии – оба двигателя «просили» пятую передачу. В этом отношении их возможности были использованы не полностью. Расход топлива у «Москвича-2140» больше, но зато больше и емкость топливного бака, горловина которого расположена сзади под откидным номерным знаком. Такое решение встречается редко, но надо признать, что оно довольно удобно – не нужно лихорадочно соображать, каким боком подъехать к заправочной колонке.

В целом можно сказать, что имеется примерный паритет технических и потребительских характеристик. Что-то лучше у одного, что-то лучше у другого. Как говорится, недостатки одной машины являются продолжением достоинств другой и наоборот.

Угонщик автомобилей В. Безруков во время задержания около багажника своего автомобиля с мотором от угнанного им ранее автомобиля ВАЗ-2106 внутри. 1989 год.

«Турист», не добравшийся до дорог

Как известно, «шестерка» выпускалась только с кузовом седан. Однако пытливая мысль тольяттинских конструкторов вызвала к жизни весьма любопытную модификацию – ВАЗ-2106 «Турист».

Автомобиль ВАЗ-2106 на дорогах Кубы. 2009 год.

«Лада-2105» в Будапеште. Венгрия. 2012 год.

Обычный седан превратили в пикап, оставив только два сиденья в салоне: для водителя и одного пассажира. При этом, как бы вырезав верхнюю часть кузова по ширине второй двери, сдвинули вперед задние стойки, не меняя их наклона, и панорамное заднее стекло. Все остальное место занял грузовой кузов-багажник, в котором размещались палатка и прочий туристский скарб. Палатка, кстати, была необычной. Частью ее пола при установке являлся кузов пикапа, а другая часть свисала с него, опираясь на откидные опоры. Задумка интересная, хотя и не бесспорная. Важно было не забыть поставить автомобиль на ручной тормоз и позаботиться о том, чтобы опоры самопроизвольно не сложились.

Задняя подвеска была рессорной, а в перспективе этот автомобиль предполагалось сделать полноприводным с подключаемым передним мостом и блокировкой дифференциалов, так как основное его предназначение было именно туристским. Однако единственный опытный экземпляр не успели даже оснастить палаткой – дирекция завода, узнав об инициативе конструкторов, полностью отвергла ее.

Единственный экземпляр «Туриста» окрасили в серебристый металлик (редкость по тем временам), а после того, как проект закрыли, перекрасили в обычный красный. После перекраски «Турист» использовался в качестве технички для заводских нужд.

«Полседьмого» – уникальный гибрид

Любопытна история еще одного автомобиля. Согласно заводской легенде, после показа образцов ВАЗ-2105 и ВАЗ-2107 высшему руководству страны в марте 1979 года на завод поступил срочный заказ на один ВАЗ-2107: не то непосредственно для Л. И. Брежнева, не то для кого-то из членов его семьи. Проблема заключалась в том, что в тот момент «семерка» еще не производилась, но «заказчика» это не интересовало. Пришлось выкручиваться.

Было принято решение внешне видоизменить серийную «шестерку», придав ей черты ВАЗ-2107. В срочном порядке на автомобиль были установлены решетка радиатора ВАЗ-2107 и соответственным образом доработанный капот. Кроме того, в салон установили передние «седьмые» сиденья с высокими спинками, а бамперы заменили на экспортные, от ВАЗ-21065. Фары, боковые молдинги и задние фонари были оставлены стандартные, от ВАЗ-2106.

Острые на язык заводские шутники мгновенно окрестили полученный гибрид метким прозвищем «полседьмого».

Трудно сказать, знал ли Брежнев о своем «заказе», да и вообще имел ли место такой заказ или же заводское руководство экспериментировало в каких-то своих целях, но факт остается фактом – такая машина на заводе была создана. И смотрелась неплохо!

Канадская версия шестой модели, «Лада-1500s», имела массивные пластиковые бамперы со встроенной в них оптикой. Квебек. Канада. 1981 год.

«Порше 911»: элегантный и стремительный

«Порше 911» – это легендарный автомобиль с долгой и увлекательной 55-летней историей, которая еще отнюдь не завершена. «Наследники» модели (выпуск классического «911-го» был прекращен в 1990 году) успешно продаются до сих пор.

«Порше 911» (Porsche 911), помимо всех своих ярких достоинств, является наглядным примером успешного семейного бизнеса. Компания «Порше АГ» (Porsche AG), основанная Фердинандом Порше в 1931 году, благодаря усилиям его наследников в 2010 году была признана самой высокодоходной автомобильной компанией в мире.

Путь к совершенству

Предшественником модели «Порше 911» был автомобиль «Порше 356», который фактически стал первым автомобилем фирмы. Его создатель – сын основателя фирмы Фердинанд Порше-младший, которого в семье называли Ферри, – во многом основывался на идеях и конструкции автомобиля «Фольксваген-жук», созданного вместе с отцом. В первой модели «Порше» с целью экономии использовалось множество деталей от «Фольксвагена», была заимствована и компоновка «Жука» – двигатель воздушного охлаждения,

Автомобиль «Порше 356» с кузовом купе. 2013 год.

расположенный в задней части. Первый образец изготовили в 1948 году, а затем приступили к ручной мелкосерийной сборке: за два года было изготовлено всего 20 автомобилей, которые были успешно проданы. Только после переноса производства из Австрии в Штутгарт удалось наладить массовый выпуск, продолжавшийся до 1965 года.

Новая модель была задумана как более мощная, быстрая и комфортабельная машина, чем «Порше 356». Создавала ее расширенная команда. Идея выпуска новой модели активно продвигалась Ферри Порше, ставшим к тому времени (в связи со смертью отца) руководителем компании. Своим неповторимым дизайном автомобиль обязан его сыну – Фердинанду Александру Порше, прозванному Бутци. Главную конструкторскую работу привычно взял на себя ветеран фирмы Эрвин Коменда.

Первые эскизы появились в 1959 году. На преодоление разногласий в команде (Э. Коменда считал, что заднемоторная компоновка себя изжила) ушло два года. Окончательное решение приняли только в 1961 году. Машина стала преемницей «Жука» и «Порше 356», сохранив заднемоторную схему и став еще стремительнее и элегантнее.

Первый образец «Порше 911» был представлен на Франкфуртском автосалоне осенью 1963 года. Продажи новой модели стартовали спустя год, в конце 1964-го.

«Порше 911» на выставке ретроавтомобилей. Современная фотография.

Вечно молодой

Первая модификация «Порше 911» оснащалась шестицилиндровым оппозитным двигателем объемом 2 л со скромной для спорткара мощностью 130 л. с. Однако он разгонялся до 210 км/ч, а скорость 100 км/ч набирал за 8,5 с. Отличные ходовые показатели «Порше 911» достигались благодаря технологиям из мира автоспорта. Так, двигатель изготавливался с применением алюминиевых сплавов, а в системе смазки применялся сухой картер. Система питания включала шесть однокамерных карбюраторов «Солекс» (Solex), сблокированных по три для каждого полублока цилиндров. Коробка была ручной пятиступенчатой, рулевой механизм – реечным, а тормоза – дисковыми. Подвеска колес была независимой торсионной: спереди – на компактных амортизационных стойках, нижнем треугольном рычаге и продольном торсионе; сзади – на двусоставном косом рычаге и поперечном торсионе. Машина формально была четырехместной, но сзади было очень тесно.

В 1965 году был прекращен выпуск модели «Порше 356», поэтому было решено заполнить пробел в производстве более дешевой, чем «Порше 911», версией

«Порше 911 Турбо». Финляндия. 2014 год.

«Порше 912». Этот автомобиль имел четырехцилиндровый двигатель от последней модели «Порше 356» и был менее роскошным, чем «Порше 911». Через два года на Франкфуртском автосалоне презентовали открытый вариант «Порше 911» под именем «Тарга» (Targa). Название позаимствовали у знаменитой гонки «Тарга Флорио» (Targa Florio), в которой «Порше 911» уже успел показать себя с самой лучшей стороны. Кроме того, одним из значений этого итальянского слова является «щит», что компания «Порше» использовала в рекламных целях, преподнося «Порше 911 Тарга» как «первый безопасный кабриолет».

Кузов модели «Тарга» стал двухместным, так как компания рассчитывала продать лишь небольшое количество таких автомобилей. За спинками сидений у него имелась дуга безопасности. Ее не скрывали под другими элементами автомобиля – она, наоборот, выделяла и подчеркивала стиль модели. Вместо крыши можно было установить съемную пластиковую панель, а задние места накрывали мягким тентом с пластиковым окном.

В 1966 году «Порше» представила более мощную модель «911S». Мощность двигателя увеличили до 160 л. с. Максимальная скорость составила 225 км/ч, а время разгона до 100 км/ч – 8 с. Ходовая часть и тормоза были модернизированы, чтобы справиться с этой дополнительной мощностью. Внешне эта модификация мало отличалась от классической, но выделялась литыми дисками от «Фукс» (Fuchs) с фирменным пятилепестковым дизайном.

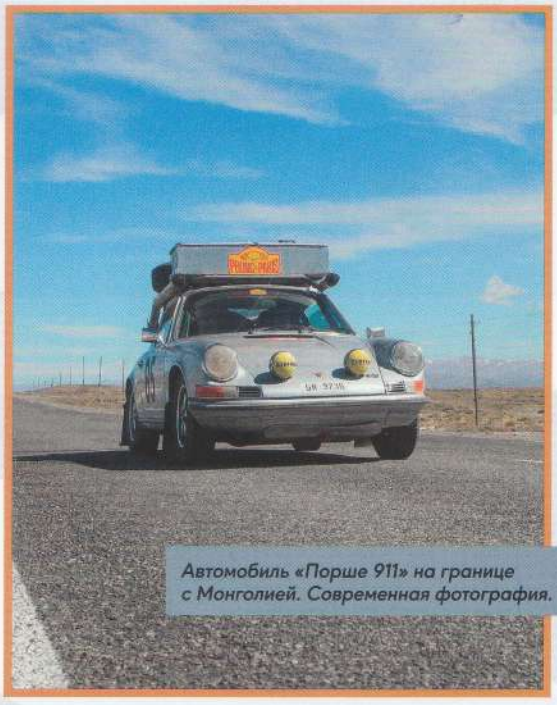
Архитектура двигателя, кстати, оставалась неизменной в течение всех лет выпуска: шесть горизонтальных цилиндров (по три с каждой стороны блока), воздушное охлаждение, два клапана на цилиндр. Все изменения касались лишь новых используемых материалов и сплавов, модернизации воздушно-масляного охлаждения, а также применения различных систем питания и выпуска.

Автомобиль «Порше 911» с кузовом купе выпуска 1960 года. Современная фотография.

Чехарда с цифрами

Любопытно отметить, что первоначально модель называлась «Порше 901», но компания «Пежо» (Peugeot) предъявила свои права на название моделей с нулем посередине во Франции. Чтобы не продавать во Франции автомобиль с другим названием, фирма «Порше» изменила номер модели на «911».

Автомобиль «Порше 904» в Англии. 1964 год.



Автомобиль «Порше 911» на границе с Монголией. Современная фотография.

В НОМЕРЕ 51

- УСТАНОВКА ОБЛИЦОВКИ ПРИБОРНОЙ ПАНЕЛИ
- ЧЕШСКАЯ МАРКА «ШКОДА»

ДЕТАЛИ НОМЕРА:

- ОБЛИЦОВКА ПРИБОРНОЙ ПАНЕЛИ
- ПРАВАЯ ЧАСТЬ ОБЛИЦОВКИ ПРИБОРНОЙ ПАНЕЛИ
- ВИНТЫ

ООО «Ашет Коллекция». Юридический адрес: 127015, г. Москва, ул. Вятская, д. 49, стр. 2.© 2019 Ашет Коллекция. © 2019 Hachette Collections. Коллекция предназначена для взрослых. Модель для сборки. Фотографии не служат для точного описания товара. ИЗГОТОВЛЕНО ПО ЛИЦЕНЗИИ АО «АВТОВАЗ».

В КИОСКАХ УЖЕ ЧЕРЕЗ НЕДЕЛЮ!